Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 1396 de 2017

MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS VÍCTOR ROSSI

DIRECTOR NACIONAL DE TRANSPORTE FELIPE MARTÍN

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 13 de diciembre de 2017

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Martín Tierno.

MIEMBROS: Señores Representantes Daniel Caggiani, Felipe Carballo, Oscar De los Santos, Omar Lafluf, Juan José Olaizola y Néstor Otero.

INVITADOS: Señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi y Director Nacional de Transporte, Felipe Martín.

SECRETARIA: Señora María Elena Morán.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno). Habiendo número, está abierta la reunión.

Esta comisión da la bienvenida al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Víctor Rossi y al Director Nacional de Transporte, señor Felipe Martín. Les hemos enviado una nota para tratar temas que ya fueron considerados en otras oportunidades pero, sobre todo, para tener una actualización en cuanto a la viabilidad nacional, a como ha venido avanzando el proyecto sobre Ferrocarril Central y en que estado se encuentran las PPP. También quisiéramos tener alguna información acerca de un problema que hubo con las cargas paraguayas en el puerto de Montevideo. Precisamente, el diputado Olaizola había presentado una nota en la que se convocaba también a las autoridades de la Administración Nacional de Puertos. El ministro nos comunicó que para esta oportunidad vendría solo pero que a comienzos del próximo año concurriría para hablar sobre todos los temas relacionados a los puertos de nuestro país.

Asimismo, nos interesaría conocer a qué solución se arribó respecto a la terminal de transporte de pasajeros del departamento de Maldonado con la intervención del director nacional de transporte; seguramente nos comentarán sobre esa situación. Y, por último, contar con alguna opinión respecto a los transportistas de carga por la problemática que está viviendo el sector a nivel nacional, fundamentalmente en su acceso al

puerto de Montevideo. Ellos presentaron algunas denuncias que la comisión entendió eran importantes y graves. Por esta razón, incluimos este tema como último punto del orden del día.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Voy a referirme a lo que acaba de mencionar el señor presidente, que refiere al puerto y, en particular, a la carga paraguaya.

La carga paraguaya es un asunto que nos preocupa mucho desde hace bastante tiempo porque es un factor importante desde el punto de vista cuantitativo y, también, en lo que hace a la estrategia que el Uruguay viene desarrollando desde hace muchos años. Por algo el país mueve mucho más en importación y exportación, en ingresos y salidas de productos, que en su propia producción y consumo. Tendemos a mover más de una vez y media lo que para nosotros es lo primero, como son nuestras importaciones y exportaciones. Ese porcentaje adicional es carga que nosotros logramos canalizar a través de nuestro sistema portuario hacia el mundo y desde el mundo hacia la región del conjunto de la región. Y dentro de ese plus que tiene enorme influencia para definir la prioridad que establecen las navieras en cuanto a qué barco, qué tipo de barco y con qué frecuencia llegan los barcos a nuestro puerto, ese volumen tiene mucho que ver. Pensamos que tanto en la situación de Paraguay como en la de Bolivia hay razones de solidaridad, de compromiso de facilitar el proceso de desarrollo económico de los pueblos de la región, en la medida de sus posibilidades. En el caso de Paraguay y, también, de Bolivia, en su momento hemos dispuesto todavía hay algunos de esos acuerdos vigentes la disposición, por parte de las autoridades portuarias paraguayas, de áreas en nuestro puerto de Montevideo, para facilitar el manejo de los recursos. Quiere decir que esto para nosotros es bien importante por los números y, también, porque es necesario seguir sosteniendo, profundizando y desarrollando esa política, que nació con nuestra historia como consecuencia de la ubicación privilegiada que tenemos en la región. Eso fue lo que explicó aquella Resolución Nº 1.108 que en su momento nos impusieron las autoridades aeroportuarias argentinas para tratar de dificultar las llegadas de las cargas de la región por el sistema portuario nacional. En aquel momento, donde las cargas argentinas estaban bloqueadas para poder utilizar los puertos uruguayos, el crecimiento de las cargas paraguayas fue lo que en buena medida nos ayudó a disimular esa falta y, de hecho, contribuyó a que la propia disposición se fuera desgastando y perdiendo razón de ser. Es cierto que cambió el gobierno en Argentina y que esto facilitó que se derogara la Resolución Nº 1.108, pero también se derogó esta resolución porque los propios empresarios argentinos habían sufrido el desgaste y las complicaciones de no poder utilizar con la facilidad de antes, la propia salida por nuestro puerto. Es decir, el fracaso de esa disposición de bloqueo, en buena medida, también contribuyó a que pudiera desaparecer la restricción sin consecuencias.

Actualmente, en el puerto de Montevideo hay una lucha legítima de intereses económicos y comerciales entre los distintos operadores portuarios; siempre existió. Algunas de esas empresas operadoras han ganado una mayor adhesión para sus negocios; ha crecido más que las otras opciones. Y ese crecimiento compromete a hacerse cargo casi en exclusividad de un conjunto de contenedores que vienen de Paraguay trayendo distintos productos, algunos perecederos. Ello coincide también con el hecho de que Paraguay está en un momento de crecimiento de su producción y de sus exportaciones. Por lo tanto, la exigencia, la necesidad de movilizar contenedores, carga, se concretó en una medida exigente que sobrepasó las posibilidades que tenía prevista la propia empresa que había firmado los contratos; si bien se había visto favorecida con la mayor cantidad de contratos, en su planificación fue sobrepasada. Eso generó algunas dificultades que a veces no son fáciles de resolver porque en ese sistema de competencia no basta con tener los espacios suficientes sino que existen tarifas y cobros por servicios y ello obligó a que la Administración Nacional de Puertos, en más de una oportunidad, procurara convocar a los actores locales para tratar de resolver, superar esas trabas que existían, que eran una limitación para que se utilizaran todos los espacios del puerto de Montevideo. Entonces, nos encontrábamos con situaciones donde había muelles y depósitos del puerto que tenían dificultades de espacio y carga esperando, y otros muelles y espacios que estaban disponibles pero, como eran de empresas competidoras, había dificultades para utilizarlos. Fue así que hubo que reunir a las partes y se procuró hacer valer algunos artículos que la propia ley de puertos tiene y que prevé que la autoridad portuaria, la Administración Nacional de Puertos, ejerza esa labor de tutela, de coordinación y de planificación; así se fue haciendo.

Esta preocupación también se dio del lado de los exportadores y armadores paraguayos porque ellos afortunadamente se inclinan por defender la opción del sistema portuario uruguayo y, particularmente, de Montevideo. Encuentran que tienen mejores condiciones para desarrollar sus negocios, mayores garantías. También coincide ahora que el volumen de carga paraguaya que es un país que está creciendo mucho en sus exportaciones utilizará todos los medios y oportunidades posibles. A nosotros no nos debe sorprender que

haya cargas paraguayas que también salgan por el puerto de Buenos Aires y otras opciones. Nosotros debemos preocuparnos por defender que la mayor cantidad de carga posible siga optando por nuestro puerto.

La política de puertos de Argentina también ha cambiado en sentido positivo. Hoy es muy competitiva y busca atender mucho más las necesidades de los clientes. Por lo tanto, ellos también tienen interés en participar de este comercio que es muy importante para todo el Río de la Plata.

En cuanto a los volúmenes, vamos a seguir manteniéndolos de modo de que no se vea afectado el rol del puerto de Montevideo como punto estratégico y como centro de distribución regional.

De todos modos, hay otras medidas. Seguramente, en los próximos días tal vez después de las fiestas tendremos oportunidad de abordar este capítulo de las políticas portuarias con la presencia del directorio del puerto. Sin embargo, la relación, más allá de las dificultades que han existido que se hicieron públicas y coincidieron con las elecciones en el Paraguay no han afectado lo que es una relación de cooperación, de fácil entendimiento entre las autoridades y armadores paraguayos. También hay muy buena gestión del embajador de Uruguay en Paraguay; un relacionamiento de ida y vuelta. Inclusive, hace relativamente poco tiempo hemos visitado el país conjuntamente con representantes del directorio de la ANP a fin de tomar contacto con las autoridades de ese país. Este es un capítulo de los muchos que tiene el tema portuario.

Este comentario viene a cuenta de lo que seguramente anunció el presidente.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José). Saludamos a la delegación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas quienes nos visitan en el día de hoy.

Hemos solicitado a la comisión tener una instancia con el ministro y con el directorio de la Administración Nacional de Puertos porque nos parece que el tema de las cargas paraguayas y los problemas en la operativa en el puerto de Montevideo es singularmente importante, fundamentalmente por las cargas que se mueven allí, que son demasiado importantes. En el mes de octubre de este año, los trasbordos han significado el 54% de las cargas que se movieron en el puerto de Montevideo; esta es una cifra muy importante. Como decía el señor ministro hace un momento, nos dan escalas oceánicas en el puerto de Montevideo ya que de no contar con esta carga optarían por otros puertos o nos transformarían en un puerto de cabotaje. Entonces, la defensa de las cargas paraguayas y la posibilidad de que estas operen contando con el servicio adecuado es fundamental para el país, es fundamental para el proyecto logístico de nuestro país, es fundamental para que nuestros puertos se desarrollen y es fundamental para que Montevideo siga ocupando un lugar de privilegio en lo que tiene que ver con la región en materia de servicios portuarios.

Estos problemas no son de ahora; se vienen arrastrando desde hace tiempo. El video que filmó el senador paraguayo arriba de una embarcación en el Puerto de Montevideo, desató un montón de reuniones de las que participaron entre otros, diplomáticos, actores privados paraguayos vinculados a los armadores, autoridades portuarias paraguayas y uruguayas y también el ministro, generándose toda una dinámica para tratar de solucionar una situación que llevaba unos cuantos días.

A nosotros nos preocupa porque afecta la imagen del Puerto de Montevideo. En esto todos juegan, y la guerra comercial entre los puertos de Buenos Aires y Montevideo, que tiene más de doscientos años, está más presente que nunca.

Si bien es cierto que el gobierno argentino derogó la Resolución Nº 1108 y se ha dedicado a competir a nivel comercial, también ha desarrollado una estrategia muy agresiva a este nivel. La Administración General de Puertos AGP ha entendido que Buenos Aires tiene que recuperar cargas que, por distintos factores, ha perdido en el período pasado y, por lo tanto, ahora ha salido a competir.

Uno de los temas de la agenda del presidente argentino es el de mantener contacto con las principales navieras del mundo, que operan en la región. Ellos han salido a ofrecer ventajas y tratar de que los puertos argentinos sean atractivos para ese tipo de cargas

Es muy preocupante el proyecto de puerto libre que hace pocos días ha entrado al Congreso argentino. Por lo que hemos sabido, tendrá un rápido tratamiento en el hermano país. Creo que todas las autoridades uruguayas, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y también nosotros, como Comisión, debemos tomar

conciencia de que ese será otro factor que operará a favor de los puertos de Buenos Aires. Ellos se han dado cuenta de los problemas que tenían y ahora están tratando de resolverlos.

Se ha conseguido una solución parcial que es bienvenida para este cuello de botella que se había generado en el Puerto de Montevideo. Para ello han contribuido los privados y el Estado. Se exoneró del cobro del gate en las terminales. Además, se subsidió el camionaje entre las terminales por parte de la ANP. Es decir, se consiguieron soluciones parciales, pero es importante conseguir una solución de fondo y para que esta situación no se vuelva a repetir en poco tiempo.

Debemos tener presente que hay problemas logísticos importantes y de saturamiento en el puerto público de Montevideo. También hubo problema con los gruistas; no se cuenta con suficientes gruistas para operar las grúas de manera que permitan la descarga en tiempo y forma. Se han producido esperas por más de quince días, con un costo de US$ 7.000 diarios para la carga paraguaya, que es excesivo y no está vinculado a la operativa habitual del Puerto de Montevideo.

Nos gustaría que en poco tiempo pudiéramos coordinar una reunión con el ministro y con el directorio de la Administración Nacional de Puertos para charlar a fondo de este tema y tratar de encaminar una solución permanente para este tipo de cargas.

Creo que también deberíamos analizar si no es importante que Montevideo de prioridad a las cargas fluviales o tenga algún muelle con prioridad para estas, porque han tenido un gran desarrollo. Comparto lo que ha dicho el ministro en cuanto a que las cargas paraguayas vienen creciendo y continuarán haciéndolo. O sea que es un mercado muy atractivo para nosotros y al que tendremos que darle el tratamiento que se merece de acuerdo con el nivel de movimientos que hace año a año en el Puerto de Montevideo.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar). Me parece conveniente que demos un debate más amplio sobre el plan estratégico cuando el ministro vuelva a esta Comisión, junto con las autoridades de la ANP.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Lo que han planteado los diputados es una preocupación permanente que nosotros tenemos, sobre la que se está actuando. El propio diputado Olaizola hacía referencia a medidas que tomó la Administración Nacional de Puertos en algunos casos para facilitar y, en otros, para superar obstáculos que se habían generado, innecesariamente, debido a medidas que surgieron del enfrentamiento entre empresas operadoras que compiten entre ellas, generando costos adicionales o no favoreciendo la utilización de los muelles disponibles.

En la época en que se daba esos tiempos de diez o quince días de espera de algunas embarcaciones, existían contratos firmados entre los dueños de las cargas y las navieras internacionales. Estas grandes navieras que son las que establecen el ordenamiento de la circulación de la carga en el mundo, no solo en la región incluían cartas que priorizaban al barco de ultramar respecto al que traía carga fluvial para el uso de los muelles. A veces, se daba el caso de algún barco de Paraguay que llegaba al muelle, y cuando estaba bajando parte de su carga, debía retirarse y ceder los muros porque llegaba uno de ultramar a realizar su operación. También sucedía que algún barco paraguayo bajaba la carga, pero como para salir del puerto necesitaba cargar nuevamente y esa carga no había llegado porque venía en otro barco, debía esperar. Quiere decir que según el tipo de contrato se generaban esas situaciones. Como sucede frecuentemente, la naviera más poderosa es la que impone las condiciones a los armadores que manejan la flota de río.

Es cierto que Argentina, legítimamente, ha venido cambiando su política y está tratando de hacer más eficientes y atractivos sus puertos. Esto lo está haciendo desde el bajo Paraná hasta el Puerto de Buenos Aires, incluido. No vamos a entrar a considerarlo, pero también es parte del asunto, la estrategia de profundización de los canales hasta el puerto de Rosario y otros. También están promoviendo la profundización del Martín García y del Paraná Bravo. Esto tiene aspectos que podrán favorecernos o no, según la estrategia que se defina en Uruguay, como así también la forma de vencer algunas resistencias que se daban en el Puerto de Buenos Aires, sobre la base de la propuesta de un proyecto de megapuerto, muy ambicioso, de renovación de ese Puerto.

Es decir que debemos estar atentos a una serie de temas porque Argentina es un gran país. Más allá de sus condiciones naturales, el Puerto de Buenos Aires es un gran puerto. Además, debemos tener presente los millones de bonaerenses que viven en sus zonas. Las autoridades uruguayas no pueden permanecer indiferentes a lo que se decida en cuanto a las actividades portuarias, del río y demás.

Todas estas decisiones también afectarán a Fray Bentos y su futuro. La profundización del canal Martín García y el Paraná Bravo abre la posibilidad de que pueda generarse una oportunidad para el Puerto de Fray Bentos, de complementar la labor que hace Nueva Palmira. Hasta ahora esa posibilidad no había madurado suficientemente. De concretarse ese proyecto, podría darse una nueva realidad para Fray Bentos, que es la cabecera de la hidrovía del río Uruguay.

SEÑOR PRESIDENTE. Si todos están de acuerdo, pasaríamos a tratar el tema de las terminales de Maldonado.

SEÑOR MARTÍN (Felipe). No me voy a extender en lo que registran las consideraciones contenidas en las actas, en cuanto a las terminales de Maldonado.

En Uruguay hoy las terminales tenemos cerca de diecisiete en todo el país cumplen una función ordenadora. Hace algunos años que casi todas las ciudades capitales han tomado medidas en el ordenamiento territorial y la planificación urbana. Es conveniente que la circulación de vehículos de este porte se canalice hacia zonas en las que puedan realizar sus maniobras de manera segura y ordenada. Se pretende que el movimiento en pista sea de las unidades y que en los andenes, en niveles diferenciados de las pistas, circulen los peatones. Esto está acompañado de servicios anexos que hoy, en mayor o menor nivel, están contenidos en todo el país.

Las dificultades señaladas surgieron a partir de los criterios vinculados a una licitación que adjudicó a un concesionario la administración y gestión de las terminales.

Nuestra participación es institucional. Desde el primer momento dijimos que no hablaríamos de los temas estrictamente comerciales. Por una cuestión de autonomía departamental, en este terreno le compete a las Intendencias ejercer su función ordenadora y reguladora de los servicios de transporte.

Más allá de eso, nos parece que entre todos podemos colaborar para encontrar solución a dificultades que se observaban en algunas medidas que estaban generando un impacto muy fuerte. Me refiero al hecho de que estaba ascendiendo y descendiendo pasaje, y también moviendo encomiendas, fuera de los lugares más aconsejables, como son las terminales.

Por indicación del ministro nos presentamos en la Intendencia Municipal de Maldonado para ofrecer los buenos oficios del Ministerio por su rol regulador a nivel nacional. Se inició una etapa de trabajo, básicamente, en el mes de noviembre. Nos habíamos propuesto que era conveniente tener afinados todos los acuerdos para el 1º de diciembre. Este año se nos pidió que adelantáramos al 1º de diciembre los servicios de la temporada porque ya se ha comenzado a verificar que en diciembre comienza el movimiento estival. Efectivamente, Maldonado ha tenido un movimiento muy importante y comenzaron a funcionar los servicios de temporada.

Se realizaron reuniones en la Intendencia de Maldonado. Cuando fue necesario actuar en los temas estrictamente comerciales, vinculados a los alquileres y servicios conexos de agua y luz, se realizaron dos reuniones en Montevideo, en la cede de la Asociación Nacional de Empresas de Transporte, Anetra; una de las dos entidades que agrupan a las empresas; es de conocida y larga trayectoria.

Además, se comenzó a trabajar con la Intendencia de Maldonado para acercar posiciones y encontrar un acuerdo. Ese acuerdo está materializado en un acta que se firmó el viernes pasado y está acompañado por un documento en el que están las bases del acuerdo entre las empresas y los concesionarios, que estipulaba la licitación. Se tienen en cuenta términos diferenciales de acuerdo con los comportamientos. Algunas terminales como las de Maldonado o Punta del Este son de destino, pero hay otras que son de toque, por ejemplo, las que están en el camino hacia Rocha. Esas tienen otro comportamiento; teniendo en cuenta esto, se arribó a un acuerdo.

Ahora corresponde que las empresas y los concesionarios firmen y acuerden todos los pasos. Casi no ha quedado ningún tema pendiente, más allá de uno vinculado a una cuestión de espacio y superficie en la terminal de Maldonado.

Quedó asentado en el acta que no se va a innovar porque ya había comenzado la temporada, pero que al 2 de abril, entre todas las partes, debemos encontrar una solución consensuada para las modificaciones que requieran las distribuciones de espacio. Hay que lograr dotarlos de algunos otros elementos de servicios

mínimos e imprescindibles para las terminales, manteniendo equilibrio entre los mostradores necesarios y el espacio para el movimiento de encomienda. En general, creo que todo se desarrolló en términos sumamente cordiales, respetuosos, apelando a los plazos de una temporada que ya está mostrando que se mueve con buena perspectiva, para lo que es imprescindible en todo el país, pero muy especialmente en un departamento que podría señalarse que es una capital balnearia importante no encontrarnos con estas dificultades de ascensos y descensos fuera de los lugares de maniobra. Este es el resultado de lo que se resolvió, sumado a las actas que se registraron.

Además, quiero señalar que el clima de trabajo fue muy bueno y reconocer que por parte de todos los actores ha existido la flexibilidad de entender que era necesario resolver mínimamente las cuestiones fundamentales para tener una mesa de diálogo franca. En el mismo instante en que nos sentamos a la mesa a trabajar, las terminales operaron en forma normal, terminamos el mes de trabajo con el acuerdo y hoy siguen operando normalmente. Eso ayudó muchísimo porque la voluntad estaba; lo que faltaba era cubrir algunas cuestiones digamos, algunas horas más de trabajo , pero en este grupo que se generó se lograron resolver, lo que es una buena noticia para todos.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Con relación a la actualidad vial nacional, en el año 2015 se cerraron US$ 199.000.000 de ejecución; en el año 2016, US$ 246.000.000, y en año 2017 alrededor de US$ 447.000.000. Solo con comparar las cifras se ve el incremento que ha habido de la actividad. Esto es Ministerio de Transporte y Obras Públicas, presupuesto y lo que está ejecutado

Lo que está proyectado para 2018 oscila entre US$ 520.000.00 y US$ 521.000.000.

En materia de Participación Público Privada, tenemos la PPP 0, que comprende las rutas N° 21, N° 24 y Nueva Palmira. Ya está en obra, levantada, se está haciendo el puente sobre el arroyo Sauce, en Nueva Palmira que es donde empieza el nuevo baipás hacia esa ciudad , lo que significa que se están ocasionando molestias con el polvo y con la piedra. Se está haciendo una base nueva de la Ruta N° 24 norte la parte sur está muy bien , que estaba muy complicada; finalmente, se comenzó el trabajo para realizarla casi a nuevo y el desarrollo genera molestias iniciales, sobre todo porque siguen circulando camiones; algunos toman otras rutas, pero son pocas las opciones que hay en ese lugar.

Las PPP 1, 2 y 3 están en proceso de cierre financiero. Recuerdo que la 1 y la 2 están integradas por un consorcio llamado Oriental 1, entre Ciemsa, Traxpalco y Hernández y González. La PPP 2 está formada por las mismas empresas y al consorcio le llaman Oriental 2. La PPP 3 está formada por Espina Obras Hidráulicas y Obras y Servicios Copasa, un consorcio que también está adjudicado y que está haciendo el cierre financiero.

SEÑOR PRESIDENTE. ¿Hay alguna fecha de ese cierre financiero?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. El cierre financiero es una actividad que se desarrolla entre la empresa adjudicataria, una vez que tiene la adjudicación, y los organismos financieros. Por lo tanto, ha llevado mucho tiempo y nos ha generado las dificultades que tanto hemos comentado con relación a las PPP.

Hemos promovido algunas modificaciones, que finalmente fueron aprobadas, en cuanto a las disposiciones reglamentarias par la aplicación de las PPP. Por ejemplo, modificamos el artículo 34 con la idea de que en el futuro pueda disponerse una fecha de inicio de las obras antes de que se cierre. Una vez que se reúna toda la documentación necesaria y antes de que se cierre el contrato con el organismo financiador, se podría establecer una fecha para que las obras comiencen antes a cargo del adjudicatario, con recursos propios o con financiamiento propio que pueda lograr. De todas maneras, no es el caso de estas PPP que están en marcha.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). Qué rutas forman las PPP 1, 2 y 3?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. La PPP 1 comprende las Rutas N° 54, N° 55, N° 57, N° 12 y el puente nuevo sobre Carmelo; la PPP 2 comprende la Ruta N° 9 desde Rocha hasta el Chuy y la Ruta N° 15 hasta Lascano. La PPP 3 es la Ruta N° 14 desde Mercedes, pasando por Trinidad, Durazno, hasta la Ruta N° 6 en Sarandí del Yí, donde se hace el puente no inundable.

Con relación a la PPP 5 se lanzó la licitación y la apertura de ofertas se espera para el 22 de enero de 2018. Este es el tramo de la Ruta N° 14, a partir de Sarandí del Yí hasta Rocha, incluyendo la parte que le falta a la Ruta N° 15 hasta Lascano.

La PPP 6 es la que realiza determinados tramos de la Ruta N° 6 y el puente en San Ramón sobre el río Santa Lucía. Ya se llamó y el recibimiento de ofertas será para el 20 de febrero de 2018.

La PPP 7 es la doble vía de la Ruta N° 3, desde la Ruta N° 1 hasta la Ruta N° 11, en San José. Resta la aprobación por parte del Ministerio de Economía y Finanzas y de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto del pliego y la viabilidad presupuestal. Se estima que podría lanzarse a partir del año 2018, aunque estamos haciendo lo imposible para hacer el llamado en estas horas que nos quedan de 2017.

Con esto terminaríamos el conjunto de los proyectos PPP que en su momento fueron anunciados. La aspiración es seguir empujando para tratar de reducir los plazos del proceso.

Junto con estas obras que estamos anunciando que en el año 2018 se va a seguir con un ritmo incrementado ritmo de obras que han podido comprobar en 2017 , tenemos previsto el inicio del viaducto en la rambla en la zona Centro, que va a permitir organizar el acceso portuario y la circulación por la ciudad. Tenemos un capítulo de obras que es parte del proyecto de negociación con la empresa UPM. La mayoría de las obras viales de alguna manera están previstas en los planes de obra de vialidad que se han anunciado, pero hay algunas obras que no estaban incluidas, entonces, hay un capítulo de obras que tienen que ver con la instalación de la planta, con las Rutas N° 42, N° 43 de San Gregorio a la Ruta N° 5 , con el puente sobre el Río Negro que une a esas dos rutas, con la Ruta N° 59 y con algunos caminos departamentales, tanto en Tacuarembó como en Rivera. Hay un tramo de veinte y pico de kilómetros, la continuación de la Ruta N° 30 pero al este de la Ruta N° 5 que une a la Ruta N° 28 con la Ruta N° 5 , un camino departamental que está previsto mejorar como consecuencia de la carga.

En cuanto a esta visión general, tal vez antes de la rendición de cuentas de este año podamos repetir la experiencia anterior de venir a plantear más detalles. Tendría alguna información, pero me da la sensación de que se nos iría todo el tiempo.

Quiero mencionar porque alguna vez ha estado en la discusión y creo que es una buena referencia para ponernos de acuerdo en cómo medir las cosas el trabajo que hizo la Asociación Uruguaya de Caminos en el XI Congreso, el último que hizo, y que hacía muchos años que no se editaba. Allí se retomó una estadística respecto a la caminería nacional y a las rutas nacionales y se establecieron algunos criterios de comparación entre el estado de nuestras rutas con algunos índices de medida a nivel internacional. Es un trabajo grande, al que se puede recurrir porque está en la página web. Aprovecho para decir que allí figura una distribución de las distintas rutas por calidad: rutas nacionales, rutas primarias, secundarias, terciarias; en las rutas nacionales y primarias el porcentaje de bueno y muy bueno está muy por encima del 50%. Donde hay mayor debilidad y mayores dificultades es en las rutas secundarias y terciarias; precisamente, son esos ejemplos de rutas como en su momento fueron las Rutas N° 30, la N° 55 o la famosa Ruta N° 20 que fueron arrasadas por el aumento de la carga porque se superó el límite para el que estaban construidas.

Los índices muestran que hay un mejoramiento en el estado general, aunque lento, difícil, trabajoso, y pensamos que los mismos índices nos permitirán, para el correr del próximo año, seguir mostrando los ejemplos de un trabajo muy intenso sé que ustedes lo conocen porque han estado recorriendo que se está desarrollando en todos los departamentos del país.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). En primer lugar, quiero hacer un comentario. El otro día participé de unos talleres que se hicieron en Río Negro, con un fondo aportado por el BID, con los productores y con los vecinos, para el estudio de la caminería departamental y lo quiero destacar porque es la primera vez que se hace y me parece fundamental. Se hizo una calificación de los caminos, si son productivos se hacía la cita de la producción , si son sociales para llegar a determinado pueblo , si son turísticos, si son mezcla de uno y de otro, y la gente de la región decía en qué estado están. Me pareció muy buena iniciativa porque es la primera vez que se define el tipo de camino para luego decidir qué tipo de trabajo hacer. Esta es una etapa que va a llevar un año y pico, pero lo quería destacar porque participé.

En segundo término, quiero hacer una pregunta porque cuando hicimos la recorrida los otros días le pregunté a Álvarez los costos cuánto cuesta un kilómetro de hormigón y cuánto un kilómetro de carpeta y quiero

tener la versión oficial. Lo otro son los tiempos. Nosotros consultamos y se nos dijo si no lo recuerdo mal que cuando se hace la base de una ruta, se pone la piedra a quinientos metros por día media calzada y que cuando se pone carpeta, que es más rápido, se hacen novecientos metros por día, media calzada. También nos dijeron los costos en este momento no los recuerdo exactamente y que el hormigón duraba cuarenta años y la carpeta diecisiete, pero Álvarez dijo que el hormigón no aguanta cuarenta años y que la carpeta sí aguanta diecisiete. Me gustaría que me aclararan esta duda.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José). Claramente, la experiencia de las PPP viales es un capítulo que no ha andado. Nosotros arrancamos el período de Gobierno con una expectativa de obra en materia de PPP viales por un monto de US$ 740.000.000, después todas esa obras se retrasaron notoriamente, se achicó el paquete, algunas obras pasaron a otra modalidad, después se habló de US$ 600.000.000 millón más, millón menos, pero era una cifra en ese orden y hay declaraciones del señor ministro de días pasados en el diario El País, que me gustaría cotejar ahora, donde dice que calcula que van a ser US$ 120.000.000 reales, efectivos, de obra en materia de PPP en el período. Quiero saber si eso es así o cuánto se estima de obras reales por esta modalidad. Recién se hacía un repaso y de los siete proyectos que siguieron adelante hay solamente uno que está empezando las obras, o sea que hay un notorio atraso en este también.

También quería preguntar acerca de la PPP Nº 3 donde hay una adjudicación provisoria a la empresa Copasa, de la cual hemos hablado en comisión. Sabemos que viene con malos antecedentes tanto de España como de Chile. Quisiéramos saber si se va a seguir adelante con esa adjudicación ya que, según entendimos, es la PPP más grande y compleja. Inclusive, en cuanto al monto de inversión, es una PPP especialmente exigente en las obras que hay que hacer. Esta empresa no viene con buenos antecedentes e inclusive tiene más de diez juicios a nivel internacional por incumplimientos y problemas con las obras realizadas. Queremos saber si el ministerio tuvo en cuenta estos antecedentes y si se va a adjudicar a esta empresa esta obra que es de importante porte.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). Quisiera saber acerca de un planteo que nos hicieron los trabajadores de una empresa llamada Rundy S.A, que no hizo la obra en la Ruta Nº 26 o no la alcanzó a terminar y se retiró, quedando los trabajadores.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. El sistema de PPP es un financiamiento que al Uruguay le va a servir mucho; está sirviendo y le servirá en el futuro mucho más para resolver diferentes tipos de obras no solo viales. Se trata de un instrumento nuevo, que tiene determinadas ventajas para el país pero también determinados desafíos porque, en general, son obras que se planifican para que después tengan asegurado un mantenimiento por muchos años. La decisión de inversión y el mantenimiento posterior comprometen a las partes por muchos años. Entonces, los particulares, cuando toman una decisión de este tipo, los organismos de financiamiento cuando toman una decisión de este tipo y el propio gobierno cuando toma una decisión de este tipo, busca la mayor cantidad de garantías posibles para asegurar ese peligro. Esta búsqueda de mayor cantidad de garantías en general significa un encarecimiento pero, además, lograr esas mayores seguridades implica una pérdida de tiempo. Nosotros dijimos públicamente y aprovechamos para reiterarlo acá que seguimos sosteniendo que ese instrumento es válido para el futuro del país, aunque no es el único. Tenemos que seguir luchando por aprender, por perfeccionarlo, por agilizarlo, por tratar de imitar las cosas buenas que se están haciendo en otros lugares y procurar desprendernos de los elementos negativos. Hay algunos que no dependen exclusivamente de la decisión que se tome desde el gobierno pero hay otros en los que la responsabilidad es nuestra.

Por esta razón, desde el Poder Ejecutivo y yo sigo insistiendo se han hecho esfuerzos para tratar de agilizar los trámites burocráticos.

Precisamente, hoy comentaba que hay una modificación al artículo 34 del decreto reglamentario de la ley de la OPP a fin de poder establecer un día de inicio que se adelante a la culminación de todos los trámites burocráticos e, inclusive, el financiamiento. Ya aprendimos y pudimos dar ese paso. Pero hay otros pasos que se podrían dar como, por ejemplo, que la ley y el decreto reglamentario establezcan que cada institución del Estado que recibe el expediente pueda tener un plazo de treinta días. En realidad, cada una de las instituciones del Estado actúa en función de su programa, de sus prioridades y no necesariamente la decisión del financiamiento de una obra es lo prioritario para el Ministerio de Economía y Finanzas o para la OPP; pueden haber otras prioridades pero para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas la realización de la obra sí es lo prioritario. Nosotros empujamos y nos encontramos con que dentro de determinada institución

hay un plazo de treinta días y, entonces, no podemos reclamar el expediente porque están en plazo. Seguramente, un trámite nos lleva tres meses según los organismos que participan pero de pronto si concentramos las competencias en una agencia en treinta días podemos resolver el conjunto de los trámites y estamos ahorrando dos meses en el proceso.

Este tipo de razonamiento, en la medida en que vayamos aprendiendo y aplicando esto, sin debilitar el mecanismo y sin arriesgar los resultados, podemos convertirlo en algo que resulte más efectivo. Cuando nosotros hicimos esa modificación que mencionaba el artículo 34 del decreto, no se nos ocurrió; simplemente salimos a ver qué es lo que pasaba en el mundo, qué hacían otros. Y nos encontramos con que en algunos lugares no esperaban la finalización del cierre financiero, que es un problema entre bancos y empresas particulares, y donde mientras tanto el gobierno mira. Pero si ponemos una fecha de inicio en el propio pliego, ya no tenemos que sentarnos a mirar; nosotros vamos a poder exigir que los trabajos se inicien en cuanto se complete la presentación de la documentación necesaria. Después cómo negocian, qué intereses pagan o cómo firman el contrato, es un problema entre los particulares; que se tomen el tiempo que necesiten, pero la obra empieza en determinada fecha.

Creo que nosotros debemos procurar aportar al mejoramiento de este instrumento pero no denostarlo. Somos nosotros mismos que debemos mejorarlo pues se podrá aplicar muchas veces y para muchas cosas.

Estamos procurando hacer el esfuerzo de cumplir con lo que habíamos anunciado en cuanto a estos proyectos que son los que están en marcha. Queremos terminar de hacer los llamados y, en lo posible, no renunciamos a iniciar las obras en ese período. Luego van a ser veinte años donde estarán las obras y los mantenimientos contratados y eso solo va a significar un cambio en buena parte de la red vial nacional porque va a tener un mantenimiento adecuado durante veinte años un conjunto de kilómetros de ruta muy importante. Creo que podemos cumplir con esto.

SEÑOR PRESIDENTE. Me gustaría saber qué tiempo se le gana con la modificación del decreto al inicio de la obra.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Yo estoy muy desconforme con los procedimientos como lo he dicho en algunas conferencias. Creo que sería un error ensañarse para matar al instrumento porque nos estamos pegando un martillazo en un dedo. Entonces, nosotros tenemos que hacer las críticas para ver cómo mejoramos el procedimiento y cómo nos convencemos de que sin perder garantías el instrumento puede mejorar en su funcionamiento y aplicación. Y eso va a ser bueno para este gobierno, para el que venga, para el siguiente. Son instrumentos. Cuando yo llegué al Ministerio de Transporte y Obras Públicas estaba la Corporación Vial del Uruguay; no lo votó el gobierno que yo integraba sino que ya estaba. Era un instrumento que había tenido algunas ganadas y otras perdidas. Pero ese instrumento nos sirvió para poder desarrollar, perfeccionándolo, pasando escofina, cambiando los contratos, lo que hoy es el principal instrumento de financiamiento de la obra vial que hay en el país. De alguna manera, esto es lo mismo que queremos dejar encaminado. En ese sentido vamos a avanzar. Me parece que se pueden cumplir con todos estos proyectos que se anunciaron.

En relación a cuánto tiempo se ahorra, en el primer proyecto el cierre financiero llevó ochocientos once días. Muchos compañeros se enojaron cuando yo dije esto porque ochocientos once días pone de manifiesto que en todo ese tiempo en algún lado estuvo el expediente. Nosotros nos proponemos que cuando se reúna la documentación por parte del empresario particular y el banco la considere suficiente para analizar el crédito, en ese momento empiece la obra con el financiamiento propio que tiene que conseguir la empresa, porque si esta no arriesga nada, están todos sentados esperando que venga un banco y le financie el 100% mientras que el país necesita que se tapen los pozos. Esa es la búsqueda que estamos haciendo.

Otro elemento que se planteaba tiene que ver con el costo y el tiempo. Sinceramente, se necesita un profesor en materia de vialidad y yo no lo soy. Podría recomendar que se converse con algún ingeniero quien puede dar una diversidad de opiniones aunque muchas veces es difícil que coincidan porque uno dice una cosa y, otro, dice otra. De todas formas, los materiales tienen un determinado precio y uno sabe que determinado volumen de materiales al colocarlos en una carpeta tiene un costo; los precios están. Ahora bien: el volumen de la carpeta que se pone no da el mismo resultado según donde se coloque. Por ejemplo, en la Ruta N° 55 nos demolían cualquiera fuera la carpeta que se pusiera, las que en otras calles o rutas son un lujo y duran veinte años. Hay una relación entre el piso que es muy importante y la carga que pasa por arriba, que es lo que determina el rendimiento. Por ahí pueden encontrar hormigones que se hacían cuando conocíamos

mucho menos de tecnología que ahora. Me refiero a hormigones que se hicieron hace setenta años y uno puede apreciar que siguen robustos. Ahora se hacen hormigones y de pronto a los ocho o diez años están fallando porque están quebrando o, en algunos casos, deshaciéndose. Sin duda, puede haber errores en la mezcla y demás pero, en general, hay un peso o una exigencia diferente. No es que antes hacían bien la mezcla y, ahora, la hacen mal, sino que ahora se conoce mucho más sobre los componentes y sus reacciones.

Como decía, hay una relación entre lo que se hace, lo que cuesta y lo que se le pone arriba. Sinceramente, en ese sentido, no puedo dar ninguna opinión que salde ninguna discusión.

En cuanto a los tiempos de las obras, estas tienen determinados tiempos pero, a veces, no solo tenemos que poner fecha de inicio sino también de terminación. En ciertas ocasiones, nos encontramos que las empresas más allá de la complejidad de la obra, administran sus tiempos y equipos. Por ejemplo, nosotros no estamos enamorados de lo que está pasando en la Rutas Nº 30 y en la Nº 27. Se ha avanzado; hay cambios significativos. Las cosas que se están haciendo se están haciendo bien y, en algunos aspectos, muy bien, como es el caso de algunos pluviales de la Ruta N° 30 en la zona de Tranqueras y demás. Igualmente, nos gustaría que fuera más rápido. No hay ningún impedimento, salvo el equipamiento que la empresa dispone para hacer esa obra; el volumen y los tipos de equipamientos que están relacionados a lo siguiente. Para ese llamado estaba prevista la Ruta N° 27, 35 kilómetros y la Ruta N° 30 hasta Masoller. En ese orden, las Rutas Nº 27 y Nº 30, pero las papas quemaban, pues la Ruta N° 30 era necesario atenderla. Lo que nosotros buscamos ahí fue una solución apurando a la empresa a asumir la responsabilidad de los dos frentes. Estamos permanentemente pujando pero debe haber incorporado más recursos materiales de los que originalmente tenía pensado pero menos que los equipos necesarios para hacer dos rutas por separado. Si uno va a Rivera, le van a contar que las máquinas están en la Ruta N° 30 y si van por la Ruta N° 30, le van a decir que hay máquinas que están en Rivera. Esto nos pasa frecuentemente porque van haciendo las cosas y sacando la mayor productividad de los equipos que tienen disponibles en la zona. Y eso redunda con esa demora algo más allá de lo que a nosotros nos daría resultado. También hay otras cosas.

Hace poco se empezaron con los trabajos en la Ruta N° 24 norte; la ruta estaba muy deteriorada. Tenía una conformación muy vieja, de otra época y por eso se había deformado totalmente. Empezaron a trabajar ¿y qué hicieron? Empezaron a levantar toda la ruta. A nosotros nos empezaron a llegar las alarmas de algunos vecinos que nos decían que estaban rompiendo toda la ruta y que era una polvareda. Hoy mismo es una polvareda. Eso es inevitable y va a demorar porque hay que retirar todo eso, hacer un nuevo piso, compactarlo y, después, recién vamos a poder disfrutar porque se podrá circular mejor hasta que termine con la carpeta rodadura. Por ejemplo, esto no pasó con la Ruta N° 27. ¿Cambió la Ruta N° 27? Sí, ¡claro que cambió! hasta los Lagos del Norte, como ustedes me enseñaron. Pero no es una ruta terminada sino una ruta que ahora tiene un nuevo piso y, sobre él, va a ir una capa de rodadura pero como estábamos jugando en varias canchas, se preparó todo esto y se le puso una especie de mezcla negra para hacer un poco más amigable el tránsito de la gente pero, reitero, la ruta no está terminada la ruta; recién se va a terminar.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). Mi pregunta apunta a conocer cuánto es el costo. Yo averigüé a escondidas cuánto se le pagaba al dueño de la cantera. El tramo que se hace por día, si uno se guía por eso incluido los días de lluvia y demás es de 500 metros por día, media calzada, es decir, cada dos días se hacen 1.000 metros. Se puede sacar la cuenta y agregar lo que se quiera, pero no se dice.

En todos lados nos reclaman por el polvo.

Yo prefiero que levanten la ruta y no agarrar el pozo en bituminoso, porque con los autos modernos que tienen rodadura bajita, se parte al medio cualquier cosa.

Nosotros exigimos, y la empresa tiene la responsabilidad, de mantener en perfectas condiciones la transitabilidad de la ruta que levantan. Inclusive, se les han aplicado multas. Existe protesta por parte de la gente, pero es cierto que se está realizando obra. Es un tema complicado.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Tres años es al plazo que pactado para hacer los trabajos iniciales en toda la PPP, que incluye la Ruta Nº 24. No sé cuánto van a demorar en hacer ese tramo de cuarenta kilómetros. Todas las obras iniciales, en todo el recorrido, tienen que estar terminadas en treinta y seis meses; después sigue el mantenimiento. Creo que mucho antes de los tres años van a tener mejores condiciones de circulación, pero tal vez no esté terminada. Es lo mismo que sucedió con la Ruta Nº 27: hay mejores condiciones de circulación, pero no está terminada.

Es cierto que se exige y también se multa. Inclusive, estos que hace muy poquito empezaron en la Ruta Nº 24 ya tienen multas. Ya he tenido que estar arbitrando líos entre nuestros ingenieros y los de la obra. Y se debe arbitrar bien porque no hay peor cosa que se enfrenten y se tranquen entre los ingenieros; lo bueno es que trabajen con cierto entendimiento.

Lo cierto es que no hay forma de que sea cómodo transitar cuando se está levantando una ruta. No hay forma de pasar bien cuando traen esas inmensas piedras con las que se forman una especie de colchón, y mucho menos con los autitos chicos, que son bajos. Pero no hay forma de desviar el tránsito y no hay más remedio que aguantar. Habrá que ir haciéndola de a tramos. Hay que asumir la realidad.

Meses atrás decíamos que se precisaba plata, trabajo y tiempo. Además, hay que saber que cuando se levantan rutas de este tipo, generan molestias.

Ahora me voy a referir a Copasa.

Nosotros analizamos muy detenidamente los antecedentes. Hubo expresiones públicas, publicaciones, programas y recursos fundamentados por parte de alguna de las empresas que participó en la licitación. Nosotros hicimos reunir todos esos antecedentes y los enviamos al Tribunal de Cuentas. Las respuestas que recibimos no dejaron ningún margen. Esta empresa fue la ganadora de la licitación, en consorcio con la empresa Espina, que tiene una actuación nacional bastante extendida, y con buenos antecedentes en el registro.

Además, los elementos que se hicieron llegar como denuncia, no significaron impedimento legal para la adjudicación. Entonces, ¿qué puedo hacer yo? Hicimos lo que correspondía y lo que casi siempre hacemos. En este caso, como el asunto era público, pusimos un poquito más de atención de la habitual y previamente pedimos la intervención del Tribunal de Cuentas.

Esta es la situación de Copasa. La preocupación la tenemos todos, porque se sembró en todos lados. Esperemos que las cosas anden bien.

A continuación me voy a referir a Rundy S.A

Rundy S.A. es una de las últimas expresiones de un proceso muy desgraciado que se vivió en la vialidad nacional.

Los regionales de vialidad atienden las emergencias, lo inmediato, los trabajos para los que no hay contrato, lo que no puede resolverse de otra manera. Si se tiene que hacer una carretera, se hace un contrato para hacerla, pero si se le hace un pozo y no está previsto su mantenimiento, se manda al regional de vialidad para taparlo. Ellos se encargan de las emergencias y otras veces auxilian en otros tipos de trabajo que van más allá de la vialidad.

Hace unos años atrás se decidió en esa onda de que todo lo mejor lo hacía la actividad privada privatizar los regionales de vialidad. Se planteó que la tarea podría hacerse de manera más eficiente si los regionales se trasformaban en pequeñas empresas viales para que hicieran las tareas. Se convenció a los funcionarios de vialidad a pocos técnicos, pero a muchos capataces y peones para que, ya que eran los que hacían el trabajo, se convirtieran en empresarios. Se les transfirieron equipos viejos; firmaron contrató por un año luego los renovaron por dos años y los largaron a la cancha. Creo que se formaron doce equipos de los cuales, incluido Rundy S.A., hoy quedarán como máximo dos.

Notarán que no he dado nombres de ministros, de empresas ni de nada.

Rundy S.A. era una empresa que se fue transformando. Al igual que muchas empresas similares, hacía mucho tiempo que era imposible que se sostuviera con el trabajo de los capataces, obreros y algún técnico. Fueron vendidas y las compró algún inversor al que le pareció un buen negocio. Creo que compró varias de estas empresas. Al principio tenía contratos garantizados, pero eso quedó atrás. Tuvieron que comenzar a competir con otras empresas, pero solo podrían hacerlo cuando los trabajos eran muy chicos. Como tenían conocimiento con gente de vialidad, hasta por compañerismo trataban de ayudarlos, pero el trabajo que realizaban era cada vez más defectuoso y difícil de mantener económicamente. Cuando Rundy S.A. ganó un

contrato de mantenimiento de la Ruta Nº 26, el ingeniero responsable de la obra empezó a exigirle que cumplieran con el trabajo acordado, pero no podía cumplir.

Hace mucho tiempo que nosotros aprendimos que se necesitan los regionales de vialidad. No queremos hacer megaempresas, pero sí necesitamos tener regionales y, en algunos casos, con más maquinaria y funcionarios. Ellos son los que verdaderamente meten pala y pico en la obra. Todo lo que tiene el Estado es malo hasta que lo necesitás. A veces se escucha: "Mirá, trabaja para el Estado; está siempre apoyado en la pala". Pero hay que estar tapando pozos en la Ruta Nº 26, al rayo del sol o bajo la lluvia. Un poco en la pala se apoyan, pero es mejor tener capacidad para atender las urgencias, que no tenerlas. Porque cuando recurrimos a las empresas privadas ahora Rundy S.A. no está realizando esas tareas nos va a salir más caro, aunque el que tapa el pozo no gane más.

Esas empresas no tienen posibilidades de dar respuesta a las tareas. Esa fue la historia de Rundy S.A.

SEÑOR OTERO (Néstor). Me quedé pensando en los ochocientos once días de las primeras PPP que, por suerte, se fue corrigiendo. Las PPP 1, 2 y 3, que están en proceso de cierre financiero ¿están expuestas a estos ochocientos once días? Sé que se han hecho esfuerzos para achicar los tiempos de espera.

SEÑOR MINSITRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. A todos los regula el mismo decreto.

De acuerdo con la forma en que arrancaron la 1 y la 2, estarían emparejándose en los ochocientos días. Estamos apretando y apretando para que se resuelva bastante antes, pero el mecanismo tiende a eso. Yo llamo a la empresa, hablamos, discutimos y a veces aparecen problemas que no están vinculados con el Ministerio, pero hay que tratar de ayudar. Pero cuando llamo al organismo del financiamiento, las respuestas que recibo son más lejanas, menos comprometidas. Hemos llamado al organismo financiador para encontrar una solución.

Van a ser menos días; pero el mecanismo está mostrando que hay que tratar de buscar la forma de limitar.

De acuerdo con la información que tengo, el cierre financiero de la PPP 3 avanza con mayor celeridad. Da la impresión de que hay mayor experticia y que las cosas van avanzando más rápido.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). No pensé que este tema fuera tan complejo; pensé que Rundy S.A. era una empresa privada que había tenido problemas financieros.

Me ha sorprendido lo que ha dicho el ministro en cuanto a las empresas que se formaron con gente del Ministerio, a las que alguien les dio maquinaria vieja para que constituyeran en una sociedad anónima y comenzaran a trabajar. Dejaron de ser funcionarios públicos y formaron una empresa.

Evidentemente, les fue mal, porque se formaron doce y solo queda una.

De acuerdo con lo que nosotros averiguamos, un empresario privado compró la empresa Rundy, que se formó a partir del organismo público, Ministerio de Transporte y Obras Públicas. No sé en qué condiciones se entregaron las máquinas.

Sinceramente, pensé que el tema era sencillo, que se trataba de una empresa privada que se había fundido, pero veo que es muy entreverado. ¿Podría ampliar la información?

SEÑOR MINSITRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Es una experiencia desgraciada; una mala experiencia. A nosotros nos toca vivir los estertores finales, pero es anterior a nuestro primer período en el Ministerio.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). Le agradezco al señor ministro por el aporte. Pero a cualquiera de nosotros nos generarían dudas y haría un pedido de informes, o lo que fuera. Sé que tal vez este no sea el momento, pero lo que ha dicho el ministro es trascendente.

(Diálogos)

——El tema es que se formaron sociedades anónimas a partir del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero no entiendo en qué forma. ¿Les vendieron las máquinas? ¿Donaron las máquinas a los funcionarios?

¿Los funcionarios formaron una sociedad anónima? ¿Se fundieron? Esa sociedad anónima, creada con elementos del Estado, propiedad del país, ¿después fue comprada por una sociedad anónima perteneciente a un empresario equis?

Me desahogué, pero quiero que esto conste en la versión taquigráfica. Evidentemente, tendremos que informarnos sobre este tema.

SEÑOR PRESIDENTE. Vamos a aclarar un poco. Estamos hablando de hechos que sucedieron en los años 1996, 1997 y 1998. Conozco el tema porque en Durazno se formaron dos empresas una vial y otra de señalización con los funcionarios de vialidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Diputado Lafluf: si lo desea, tiene las herramientas para hacer un pedido de informes.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Para tratar el tema del Ferrocarril Central se me ocurrió traerles el pliego, porque no sabía si había llegado a la Comisión. No es para pasarlo ahora, ya que es largo y complicado.

Con fecha 4 se hizo el llamado; se distribuyeron estos pliegos a todos los empresarios interesados, por vía electrónica. Los que deseen, tienen que preparar la oferta para presentarla el 9 de abril del año próximo y previamente deben comprar el pliego. Por el estilo que se desarrolló, el trabajo puede hacerse sobre la base de lo que ya está publicado. Además, fue un proceso de permanente intercambio con los empresarios interesados. Cuando digo empresarios interesados no solo me refiero a empresas constructoras, sino también a fondos de financiamientos, asesores, proveedores de distintos artículos, etcétera, que eran los sesenta y pico de empresarios que acompañaron el proceso. El día 6 de noviembre habían recibido un pliego del llamado en borrador, el que contestaron haciendo observaciones que permitieron perfeccionarlo, el día 4 hicimos el llamado oficialmente y empezó a correr el reloj. En lo demás, estamos trabajando en el proceso de preparación del llamado. Ahora, mientras se preparan las ofertas estamos llevando adelante un proceso de expropiaciones un trabajo muy metódico que es imprescindible y que se está haciendo a ritmo bastante forzado. Tenemos una idea de cuál es el número general de padrones que van a ser afectados, con la aclaración de que tenemos distintas situaciones: hay expropiaciones que realmente afectan un porcentaje alto de los padrones es decir, que ocupan una parte importante , pero la mayoría de las expropiaciones afectan muy parcialmente, o bien porque es una franja dentro del predio acompañando el ramal ferroviario o bien porque son uno o dos metros del padrón, que son los que dan sobre la vía.

En lo sustancial, el trazado será el ya conocido con algunas rectificaciones, como ya hemos anunciado. En algunos casos, para enderezar alguna curva, en otros, para facilitar el mejoramiento de la relación con la ciudad algún cruce o algo por el estilo y en otros para hacer más eficiente el recorrido, como es el caso, por ejemplo, de Santa Lucía, que queda fuera del trazado porque se une 25 de Agosto con Margat a través de una línea recta.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). Quiero hacer un par de preguntas muy puntuales. La gente de Sarandí Grande quiere saber cuál va a ser el trazado allí. La otra refiere, particularmente, a un predio en Santa Lucía; nos comentaban que allí lo que se expropia prácticamente pasa por la mitad del predio, al lado de la casa; entonces, se preguntan si en ese caso se puede pensar en expropiar todo o únicamente lo que es de uso.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José). Comparto la inquietud que recién anunció el señor diputado Lafluf.

Quería redondear el tema de las rutas nacionales, por lo que en algún momento, antes de finalizar la exposición del señor ministro, me gustaría dar una opinión sobre ese tema y sobre lo que ha planteado el señor ministro en la Comisión.

Con respecto al Ferrocarril Central, se han anunciado importantes modificaciones en el diseño de la vía, en los cruces con calles y avenidas de los departamentos de Montevideo y Canelones. Queremos saber si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas ya cuenta con la aprobación y autorización formal de los gobiernos departamentales para ejecutar estas obras del trazado previsto para el Ferrocarril Central, en infraestructuras y servicios de jurisdicción departamental, y si no es así, qué programación de tiempo maneja para que los gobiernos departamentales lo aprueben y autoricen a realizar las obras en las infraestructuras y servicios departamentales.

A su vez, me gustaría saber si el Ministerio de Transporte y Obras Públicas piensa que estas aprobaciones y autorizaciones de las intendencias pueden enlentecer el cronograma acordado con UPM.

En otro orden, en la página web del Ministerio de Economía y Finanzas figura que el costo de la obra del Ferrocarril Central Montevideo Paso de los Toros sería de aproximadamente US$ 800.000.000, pero se ha comentado que podría ser mayor. Le pregunto si a noviembre de 2017 tiene una cifra estimada de cuál sería el costo de esta obra.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. En cuanto a expropiaciones, hay una planificación donde vamos área por área, padrón por padrón. Vamos tomando áreas, hablamos con la gente, van funcionarios que los ponen al tanto de las necesidades que tenemos y del porqué de la expropiación, y a partir de entonces se inicia el proceso. Estamos tratando de ser particularmente cuidadosos en esto, de tener un relacionamiento, porque ha habido mucha especulación, muchos comentarios, algunos de ellos inciertos, que generaron alguna alarma, alguna inquietud, en muchos casos en forma innecesaria. Inclusive, habrán leído que el fondo de mi casa y el parrillero estaban afectados lo que afortunadamente no es así ; mi vecino al otro día que salió en el diario me llamó para preguntarme por su predio. Naturalmente, todo el mundo se preocupa porque por más que decimos que son muchos padrones pero es poca área, a aquel que le tocan un metro le cambia la vida. En algunos casos son verdaderas expropiaciones, como puede ser el caso sobre el que el señor diputado me consultó, o todavía peor, en el caso de que tome una casa o parte de ella.

Los funcionarios que están preparados para eso tienen la posibilidad de recomendar que una expropiación se haga por el total del padrón o solo por el área que se necesita para asegurar la obra. Esto surge de las conversaciones previas. Si una persona tiene una unidad productiva a la que le pasan por el medio, según las características, se puede arreglar con un pasa vaca para asegurar que se pueda pasar de un lado para otro sin que se pierda la unidad o a lo mejor hay que expropiar todo y después reutilizar ese predio en otras condiciones. Eso depende de las circunstancias. Es más difícil cuando pasa por el medio de una casa.

Inclusive, en el caso de las viviendas, hay que tratar de ayudar a encontrar soluciones no solo desde el punto de vista económico sino de la zona; a mucha gente le importa mucho no salir del barrio, lo que hace que el proceso tenga su complejidad, como pueden suponer.

En cuanto al trazado de Sarandí Grande no tengo el detalle. Hay una modificación que lo hace pasar por detrás del cementerio; en vez de pasar por delante, pasa por detrás y con eso se endereza la curva. Esto no tiene demasiadas consecuencias desde el punto de vista de las expropiaciones, aunque se traslada un ramal que va por un lado hacia otro y esa franja hay que expropiarla.

Expresamente, pueden concurrir a la Comisión el equipo que trabaja en esto para analizar la situación padrón por padrón. Se trata de unas cuántas situaciones; se podría saber qué pasa exactamente en cada uno de los lugares, por lo menos en los que ya están totalmente definidos.

Con relación a las autorizaciones departamentales, hay un trabajo permanente con las intendencias municipales y también se está iniciando el trámite de las autorizaciones ambientales; son trámites que se deben hacer en conjunto entre las autoridades del proyecto ferroviario y las intendencias municipales. Hasta ahora no tengo noticia de mayores dificultades. El lugar en el que se han planteado mayores interrogantes es en Montevideo y no sé si hay algún caso particular.

A veces se dan noticias que solo alarman. Por ejemplo, en La Paz la vía tiene una calle de un lado y otra del otro; por lo tanto, no hay ningún vecino directamente afectado, aunque quisiéramos, aunque la faja no alcanzara, que no es el caso. El caso de Las Piedras es distinto; iremos a dar una explicación porque está prevista una trinchera para pasar las calles centrales y para poder construir pasajes que no interfieran, como históricamente ha interferido el cruce ferroviario en la zona de la estación.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José). Me gustaría que se pudiera explayar sobre la situación en Montevideo porque se dice que surgió alguna dificultad.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Fueron bastante públicas. Algunos vecinos de Montevideo, que tienen notoria influencia en la opinión pública porque han cumplido roles muy importantes y son personas muy preocupadas por el desarrollo de la ciudad, estimaban que era preferible que se hiciera un trazado diferente y que la terminal portuaria se canalizara hacia la zona de Puntas de Sayago. Es

una opinión; la hemos escuchado, la hemos respetado; hemos procurado fundamentar en los aspectos que lo merecen.

La decisión del Gobierno es mantener el trazado que históricamente el ferrocarril tuvo. El trazado ferroviario es de jurisdicción nacional, por lo tanto, son decisiones que, llegado el caso, deben tomar las autoridades correspondientes. En este sentido no estamos innovando; simplemente, confirmando lo que ha existido siempre y no solo por capricho sino porque se han estudiado con bastante preocupación algunas alternativas, pero las alternativas no iban a ser menos complicadas ni menos molestas y, además, exigían la inversión en cosas que hoy no existen.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). ¿Recuerda que cuando no salió la PPP de Algorta Fray Bentos una de las posibilidades que había era que lo que se sacara del ramal Paso de los Toros Montevideo fuera destinada para allí? Los otros días alguien comentó que esa parte estaría destinada a otro ramal.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Es cierto. El trasladar los durmientes y rieles que se pueden reutilizar exige un operativo logístico bastante costoso. Sin que sea una decisión totalmente tomada, el estudio de los costos hacía aconsejable que no se diversificaran los destinos, que se promoviera todo eso en una dirección y se llegó a la conclusión de que, por el volumen de materiales, el lugar indicado era la línea Río Branco. Otra cosa es lo de Minas

Esto no quiere decir que nos hayamos olvidado del objetivo que tenemos de Algorta Fray Bentos. En este juego de distribución también vamos a procurar tenerlo en cuenta y lo antes posible.

Efectivamente, nos explicaban que ya que se hacía toda una movilización, era conveniente que se desarrollara en el modo ferroviario y ahí en Río Branco se podía ir aprovechando el modo ferroviario que va a estar en pleno uso.

En cuanto al costo total de la inversión, no sé dónde lo tiene anotado el Ministerio de Economía y Finanzas, pero lo que hay que definir en este período es una partida por disponibilidad anual por quince años según establece el pliego. No quiero equivocarme, pero en el pliego está la cifra de la anualidad establecida, a partir de la cual uno puede sacar la estimación del total de la obra.

Yo estaría tentado de decirle el monto total de la obra que surge de eso y de las estimaciones que vamos haciendo, pero mi duda es que tengo que darle un indicador a los que en los próximos días van a tener que hacer una oferta.

SEÑOR PRESIDENTE. Faltan dos temas más: transporte de carga y las denuncias que hizo la intergremial o la Asociación de de Propietarios de Vehículos de Carga al respecto se le envió la versión taquigráfica en otros organismos relacionados con el contralor.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. He leído las denuncias. Expresan aspectos de una realidad. Seguramente, la Comisión ha enviado a cada uno de los organismos allí mencionados lo que nos envió a nosotros. Algunas de las afirmaciones las estamos estudiando muy precisamente. Hemos visto que no involucra al Ministerio de Transporte y Obras Públicas ni a la Dirección General de Transporte por Carretera directamente, pero muchos de los temas planteados no nos resultan en absoluto ajenos y vamos a seguir trabajando sobre ellos.

No obstante, para dar respuesta a todos esos elementos tenemos una resolución que promueve una nueva versión de la guía electrónica pero con carácter obligatorio para todos los transportistas. La guía de carga fue una iniciativa que en su momento tomó la ITPC y que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas asumió, se puso en práctica pero hasta ahora no tiene carácter obligatorio.

Se logró determinado porcentaje de guías pero la mayoría de las operaciones quedaban fuera del registro. En más de una oportunidad manejamos la conveniencia de poner el sistema en marcha con carácter obligatorio, pero la guía en sí tenía algunas limitaciones, restricciones que ahora nos aprestamos a superar a través de algunos mecanismos electrónicos obligatorios que ya hemos discutido y negociado con los sectores involucrados. A la brevedad se instrumentará su aplicación con carácter obligatorio.

El no cumplimiento de las obligaciones que surgen de la norma tenemos hasta alguna anécdota para compartir es hasta un tema de competencia desleal que se da con mucha intensidad, con mucha fuerza que hay que combatir; esperamos que con los mecanismos anunciados se pueda cumplir.

Podemos hacerles llegar las resoluciones.

SEÑOR MARTÍN (Felipe). Los esfuerzos por la formalidad en el sector transporte de carga datan de mucho tiempo. En 2001 se promovió la creación de un registro de transporte profesional de carga a través de la ley de presupuesto posteriormente reglamentada por Decreto Nº 349/001. Ya entonces se hablaba de la guía de carga. Eran tiempos en los que el desarrollo electrónico e informático aún estaban muy lejanos, además el grueso de todo lo que se requería para formalizar el sector se iniciaba con otros parámetros.

En el ejercicio 2010 2015 este fue uno de los temas que la gremial de transportistas seleccionó para trabajar en el quinquenio. Generamos un ámbito de trabajo común, establecimos los términos de referencia, nos presentamos a los fondos concursables de la Agesic, el proyecto fue seleccionado y a partir de allí se llevó adelante un proceso licitatorio que contemplaba en una primera etapa el diseño de su armado y en una segunda etapa, su implementación.

A partir de diciembre de 2013 la guía electrónica de carga quedó firme, con posibilidad de comenzar a llevar adelante su implementación. Hemos trabajado en varios sectores. Como dijo el ministro no es obligatorio porque nos dispusimos a trabajar con el sector en otras áreas para darle algún cierre más definitivo, analizar algunas diferencias que se le planteaban respecto a asociados que cuestionaban: "¿Para qué vamos a elaborar otro elemento más que nos controle?".

La guía de carga está firme; hay unas cincuenta mil guías mensuales. Seguramente no es todo lo que hoy se contrata en materia de fletes, pero estamos en un proyecto de decreto integrando a la guía de carga la existencia de un dispositivo obligatorio a bordo de las unidades que lo que complementará en la guía de carga será la trazabilidad de toda la flota. Cada equipo tendrá que contar con este dispositivo que identificará la existencia del movimiento de las unidades. Son tecnologías que indudablemente contemplan un conjunto de situaciones enumeradas o previstas como la existencia de alarmas para el caso de que no funcionen, de que sea objeto de algún tipo de alteración, por si tuviera algún desperfecto de comunicación. Incluso si las baterías de estos dispositivos se agotaran tienen una autonomía de entre cuarenta y sesenta días. Se prevé que no haya inconvenientes en cuanto a la eficiencia que ellos mismos puedan aportar.

Naturalmente esto tendrá que analizarse en el primer semestre de 2018. Hay una parte que corresponde al soporte legal objeto en estos momentos de firmas en el Consejo de Ministros, y otro, específicamente técnico que es el que determinará las características de las propiedades y funciones que tiene que cumplir el dispositivo acorde con lo que nos proponemos se controle, más allá de la obligatoriedad de la guía.

No es el único elemento con el que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas cuenta para hacer el seguimiento de las flotas. En diciembre culminaremos aproximadamente treinta puestos de pesaje en las rutas nacionales. Con el nuevo contrato instalamos tecnología de última generación; es un sistema que permite obtener la información on line. Por lo tanto, uno puede cruzar los datos de pedir en un reporte las matrículas de determinadas empresas. ¡Cuántas veces se las verificó moviéndose en el territorio nacional entre enero y diciembre de 2017! Esa información aparece.

Cuando la guía de carga sea obligatoria cada una se hará con un origen y un destino, por lo tanto, tendrá que incorporar el origen, destino, itinerario por dónde circula el vehículo, los equipos que se utilizan, quién estará al frente del manejo del equipo, el rubro y todo lo que en la página web de la DNT aparece, cómo es el funcionamiento de la guía de carga.

Esta implementación va a colaborar y contribuir a ordenar muchísimo más toda la actividad. Es necesario construir una nueva cultura respecto a lo que significa trabajar formalmente, porque es un sector muy voluminoso; son más de cinco mil empresas registradas con aproximadamente treinta mil equipos, muchas están integradas con pocos equipos, y son pocas las empresas que tienen muchos equipos, apreciándose la atomización que tiene el sector en su conformación.

Hay una inspección anual obligatoria para que las empresas accedan a renovar su sticker de 2018; las inspecciones se completaron en 2017. Quiere decir que con los controles electrónicos que pasará a tener el

sector en 2018 va a cerrar una brecha importante porque se tendrá la trazabilidad de todos los camiones remolques y tractores circulando por el territorio nacional.

Esta información será de muchísima utilidad y estará en la plataforma electrónica de Agesic, por lo que todos los organismos nacionales con interés en esa información contarán con un usuario de consulta para verificar la información que le sea de interés o utilidad. Alguna está disponible pero no son materia ni disciplina de la Dirección Nacional de Transporte controlar como, por ejemplo, las horas de trabajo que tiene un chofer, no las que maneja porque la discusión no es por las horas que conduce sino por el tiempo que está al servicio de la unidad porque puede cargar en treinta minutos y esperar treinta horas en un molino para descargar. Hay otros temas que se entrecruzan jugando la regulación laboral.

Toda esa información estará en la plataforma y podrá ser consultada por todos los organismos, como hoy cuando cualquier organismo hace la consulta disponible en la DNT. A nuestra base de datos ingresa la Dirección Nacional de Aduanas, los organismos de control nacionales.

Este sector, según vimos en la versión taquigráfica y en el memorándum presentó las preocupaciones y simultáneamente las denuncias que necesariamente deben llegar a quien corresponda. Desconocemos de dónde surgen las estimaciones pero indudablemente debieron ser extraídas del funcionamiento de las opiniones de las empresas.

Mediante este sistema habrá una herramienta y un instrumento de primer nivel para tener una calidad de información que cada vez será más precisa y que, por lo tanto, apuntará a que todo el mundo trabaje como se requiere, porque en la medida que todos aportemos los montos serán menores.

SEÑOR LAFLUF HEBEICH (Omar). Agradecemos la información del director.

Yo fui de los que dije que esto me parecía extremadamente grave en cuanto a lo que planteaban. También es cierto que en esto puede haber aspectos vinculados al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, otros al Ministerio de Economía y Finanzas, a la DGI, a la Dirección Nacional de Aduanas y también al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en cuanto a pago de jornales, salarios, evasiones, etcétera. ¡Manejar una evasión de US$ 350.000.000 anuales!

Con respecto al planteo del señor Martín me preocupa porque ellos denuncian que existe una cantidad de herramientas como, por ejemplo, en el pesaje de camiones del Ministerio el sistema registra de forma automática y digitalmente la matrícula y fotografía del vehículo. Si hubiera alguna inconsistencia en el peso el conductor debe presentar documentación. Estos elementos permiten una trazabilidad a los vehículos con horario, sentido del tránsito y muchas veces el conductor que lo realiza.

Y referido al control manifestaron que existen controles pero que no se usan. La gran mayoría de camiones cuenta con control satelital GPS. Las empresas proveedoras de estos servicios están obligadas a aportar toda la información que se le solicite. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas cuenta con registro de kilómetros recorridos entre cada inspección técnica de los vehículos, información que permitiría contrastar datos de facturación y costos de mano de obra.

Y un tema muy grueso: al puerto ingresan diariamente vehículos y personas sin estar registradas, y lo hacen aportando una propina a quien controla el ingreso, sin que se haga el control del documento al momento del pesaje o ingresar mercadería en el recinto portuario. Denuncian que se clona documentación para operaciones irregulares y se permite que operadores importantes como despachantes de aduana manipulen el sistema de autorizaciones para beneficio personal.

Por un lado, referido a lo planteado por el director, quisiera saber si ya no hay un cúmulo de información y elementos que hacen a que se consiga esa información; quizás esto le aporta más cosas y lo hace más factible de controlar.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar). Quiero plantear una preocupación. Estas medidas del sistema de cargas se van a aplicar a un territorio diverso con un componente social muy diverso, con definidores de precios muy diversos, en algunos casos cuasimonopólicos, como ocurre con los granos quedando evidencia aspectos vinculados al conflicto de la cosecha del arroz.

Nosotros recibimos a operadores que trabajan en el puerto que hicieron una serie de denuncias que habrá que derivar a distintos organismos de control. En ese cúmulo de información esta resolución permitirá tener un mapa. Según nos dijo un viejo operador jubilado, el tratamiento igualitario con ese mapa a un conjunto de actores no tenemos claro si es independiente, o parte de un pool de actores empresariales , si las treinta mil unidades que hay y las cinco mil empresas trabajaran todas a la vez dice él lo harían cuarenta días en el año. Esto significa que empresas con un capital importante según su propia versión esto le permitiría guardar hasta camiones con lonas para los momentos pico definir la competencia.

Me parece que es muy importante avanzar en los sistemas electrónicos porque van a dejar en evidencia información, cuando el objetivo es preservar la formalidad. Quiero saber si esta formalidad afecta a todo el mundo por igual; tengo la presunción por antecedentes que hay en el país que cuando eso se aplica hay sectores que pueden vivir en la informalidad y que el proceso de regularización es mucho más complejo y más lento, siendo necesaria una actitud más proactiva del Estado, si no corremos el riesgo de un proceso de monopolización de sectores con enorme peso corporativo.

En la reunión con quienes nos visitaron lo dijimos y lo queremos plantear formalmente. No estamos hablando de permitir que se compre gasoil fuera de fronteras sino de cuestiones dominantes, de un molino que regula el acceso y que por esa logística que tiene el molino, aunque quisiera, no puede abordar el conjunto de la problemática provocando que una empresa de camiones tenga que pagar las horas a un camionero. No ocurre lo mismo para una gran empresa que para una pequeña, generándose distorsiones en el mercado. Espero que el Ministerio y el resto de los organismos que tienen que ver en esto, competencia laboral, impositiva, contemplen esta realidad porque puede haber un modelo de aggiornamiento que concentre el capital en pocas manos destruyendo a parte de esas pequeñas y medianas empresas que tienen familiares y apenas un camión. Lo que nos interesa saber es si hay datos al respecto, y si esa información relevante va a ser utilizada para preservar ese largo proceso de acumulación de pequeñas, medianas, y ahora grandes empresas concentradoras del transporte.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Voy a ir por partes.

Leí con atención y preocupación el documento de APVC, las actas y el documento complementario que dice "Memorándum" , y me quedé pensando por qué esta Asociación realiza ese planteo en este momento.

Hay una realidad que todos conocemos y que hace tiempo que estamos combatiendo, por lo menos, todos los que creemos que se debe tender a un transporte efectivamente profesional, y no solo llamado profesional de carga.

En realidad, la Intergremial de Transporte de Carga ha estado negociando con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas al punto que se promovieron las resoluciones que entrego en este momento al presidente de la Comisión, que fueron firmadas. Si el Poder Ejecutivo no las dio a conocer es porque debe faltar la firma de algún ministro. Se trata de un decreto relativo a la aplicación de la guía electrónica, en las condiciones que fueron planteadas por el director Felipe Martín, pero en forma obligatoria.

Además, la APVC es parte de la Intergremial de Transporte de Carga y, seguramente, no desconoce que este proceso está en marcha, para procurar que la evasión se convierta en el factor de competencia, de diferenciación entre los distintos actores.

Recién se hizo referencia al último conflicto, que provocó que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas implementara algunas medidas, para lo que pidió el apoyo de la Dirección Nacional de Aduanas y de Ancap. Se hicieron inspecciones, se constató que en los tanques no había gasoil de acá y se vaciaron al borde del camino. La misma tarde en la que se realizaron esas inspecciones, después de tres meses de gestiones infructuosas ya que en muchas ocasiones los representantes se levantaron y se fueron de las reuniones de negociación realizadas con los ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Ganadería, Agricultura y Pesca , en la nochecita, los representantes se autoconvocaron a una reunión y se resolvió el conflicto

Además, la lista de las inspecciones realizadas existe y la Dirección Nacional de Aduanas no la desconoce.

En realidad, en estos documentos se dicen algunas cosas que debo confirmar con algunos otros actores, y otras que provocan mi curiosidad. Por ejemplo, los obreros del transporte, los choferes, reclamaron ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social que no se cumplía con los horarios y pidieron integrarse al

mecanismo de control. De acuerdo con lo que se dice en estos documentos, tenían razón; no hay mucho que discutir, solo hay que incorporarlos en los controles.

Por lo tanto, no solo hay que controlar el combustible y los impuestos, sino también según lo que se dice aquí la documentación del personal y sus condiciones de trabajo porque, aparentemente, los que conducen los camiones no son los que figuran y lo que se aporta por ellos no condice con lo que realmente trabajan.

Por supuesto, también hay que estudiar otras cosas. Digo esto porque en uno de estos documentos se dice, por ejemplo, que es alarmante la ausencia de controles por parte de los organismos competentes como el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, el BPS y la DGI. Esto es muy fuerte y concreto.

También se dice que los cargadores grandes contratantes generan, con su posición dominante, la permanente baja de los fletes, empujando a que se deba defraudar para trabajar a los precios fijados. Asimismo, se afirma que esto no es más que ser reducidores, que hacen robar para su beneficio, y que para estas actuaciones está la norma de responsabilidad subsidiaria.

En realidad, aquí hay denuncias concretas, y quien hace estas afirmaciones, seguramente, debe tener razones para ello; lo digo porque si las hace porque sí está generando alarma o confusión. Por lo tanto, debe haber elementos concretos para hacerlas, los que nos permitirán no solo controlar para adelante, sino también probar lo que sucedió antes y lo que está pasando en este momento.

Sin duda, este es un tema muy delicado, y el proceso de evasión y de informalidad es una realidad en el sector; hay muchos elementos que indican que es así. Además, el título de profesional no es aplicable a todos los que se denominan "transporte profesional de carga".

También es cierto que se utiliza esa evasión como un elemento desleal de competencia, pero si el tipo de evasión es del grado y magnitud que se afirma en alguno de estos documentos y, además, se extiende, estamos ante un asunto en el que se mezclan faltas y delitos, y nosotros tenemos que transitar determinado camino para procurar ponerle coto.

En realidad, hemos recorrido ese camino con mucha prudencia, porque queríamos hacerlo convenciendo y tratando de ganar, para llevar adelante un esfuerzo efectivo de control y profesionalización de la carga. A lo mejor, esta discusión que se está promoviendo en el Parlamento nos da el marco imprescindible para que esto se pueda aplicar, sin resistencia, lo más rápido posible, porque no solo tenemos que ser, sino parecer.

Antes de terminar, quiero decir que no solo se ha trabajado preparando nuevos procedimientos para afirmarnos en los controles, sino también en la formación. En tal sentido, quisiera mencionar que se está trabajando en un programa para el transporte de carga automotor sustentable que incorpore a la masa general de transportistas un conjunto de conocimientos respecto a los rubros que maneja la actividad. Digo esto porque hay grandes empresas de transporte de carga, con muchas unidades, y también muchas empresas pequeñas en las que el dueño tiene un camión que conduce él mismo; por lo tanto, si no lo ayudamos a seguir defendiéndose para eso tiene que tiene que contar con esos conocimientos , está frito, porque no tiene a dónde recurrir en esa lucha por la vida.

SEÑOR MARTÍN (Felipe). Quería agregar que nosotros somos un organismo regulador y de control; diría, celosamente regulador y de control, y eso lo prueba el trabajo que estamos realizando.

En realidad, tenemos asignada la responsabilidad de cuidar la descarga de peso sobre ejes para preservar las rutas, porque es uno de los recursos más atendidos con el presupuesto de nuestro Ministerio.

Asimismo, estamos obligados a controlar la seguridad de los equipos, y para ello no solo debemos ocuparnos de la planta metropolitana de control y de las plantas las móviles, sino que el año que viene contaremos con dos plantas fijas más: una en la zona metropolitana y otra en Mercedes.

Además, controlamos los seguros porque los equipos de ese porte, necesariamente, deben estar asegurados y que aporten al BPS y a la DGI. Es más: cuando van a realizar los controles anuales o cada vez que se presentan a cualquier tipo de actualización de trámite, tenemos la información en línea. Inclusive, como el Estado no trabaja los trescientos sesenta y cinco días del año, contamos con un sistema para facilitar que los operadores puedan realizar los trámites necesarios. Para ello, las empresas tienen un PIN que les permite

ingresar a su base de datos y consultar o imprimir lo que necesiten; esto vale tanto los camiones como para los ómnibus. Por ejemplo, si a un ómnibus de transporte ocasional de turismo le sale una excursión a Florianópolis el viernes en la noche, puede ingresar en el sistema de operadores con su PIN, desplegar el permiso que lo habilita a salir del país, imprimirlo y dar el OK. Entonces, cuando pasa por el paso de frontera, el funcionario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas sella el permiso y le da la autorización.

Hago este comentario porque también tenemos que ser facilitadores; no solo se trata de controlarlo todo. Sin duda, tenemos que establecer ciertos equilibrios como reguladores, ya que son muchos los controles que llevamos adelante, y en los últimos tiempos, básicamente, son electrónicos.

En realidad, todo lo que se señala en estos documentos es muy grave, pero debe tenerse en cuenta que una empresa puede tener certificado de BPS, pero solo declaró por cinco choferes y tiene veinte camiones. Quizás haya que buscar otros mecanismos, pero a los efectos del trabajo que debe realizar el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, esa empresa tiene los certificados correspondientes.

Además, la DGI tiene acceso al Sucta, por lo que entre cada inspección anual puede informarse de los kilómetros recorridos, siempre y cuando el cuentakilómetros esté funcionando, porque puede haberse roto el equipo o se puede haber cometido alguna travesura; es algo que se hace hasta para no vender un auto con muchos kilómetros.

Por lo tanto, hay que buscar bien los términos de la profesionalidad, y para ello que hay que construir este tipo de herramientas en acuerdo con el sector.

Las medidas que se dispusieron en el último tiempo se implementaron en forma prudente, porque hay que ir consiguiendo adhesiones; estas cosas no se hacen en contra de nadie, sino a favor de todos. De todos modos, hay que empujarlas, porque se trata de un sector muy atomizado y, a veces, cuesta que se acepten las cosas.

Digo esto porque cuando tomamos la decisión de trabajar por la guía de carga vino el recule. Y no fue la primera vez que pasó algo así, pero cuando nos ponemos a trabajar en un tema lo hacemos de manera seria para poder culminarlo.

Por esa razón, estamos embarcados en este otro proyecto, para que la guía de carga se pueda implementar, ya que cualquier carga o flete deberá contar con ella, de la misma manera que las cargas internacionales terrestres que son las que nos corresponde controlar deben contar con su respectivo manifiesto internacional de carga y con el documento de tránsito aduanero (MIC DTA). Eso se hace en línea, a través del sistema que tenemos disponible; la información se carga en la web de Aduanas, entre el operador y esa Dirección, y nosotros, obviamente, también tenemos acceso a través de todos los pasos de frontera. En realidad, el MIC DTA es la guía de carga internacional. Por lo tanto, estamos cada vez más cerca de tener el control de todo el movimiento de la carga y los fletes, dentro y fuera del país.

Por supuesto, en los nuevos tiempos, habrá que ver si la información brindada por vía electrónica facilita que se cierren las brechas en los controles, impidiendo que se generen las situaciones de informalidad en los aportes.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José). Escuchamos atentamente la exposición realizada por el ministro en cuanto a las cifras que se invirtieron este año, que podremos cotejar en la rendición de cuentas del año que viene.

De todos modos, estamos analizando las cifras del tercer año del período de Gobierno y podemos ir haciendo un balance de la inversión global que se realizará en vialidad.

Nosotros arrancamos este período con un importante rezago que es de público conocimiento , ya que se hablaba de cifras que rondaban los US$ 2.000.000.000 o US$ 2.500.000.000. En realidad, los estudios coincidían en que en ese orden estaba el rezago vial que atravesaba nuestro país y que, para superarlo en este período una meta ambiciosa, pero posible , tendría que invertirse alrededor de US$ 400.000.000 por año, y para mantener las rutas en un estado razonablemente bueno, alrededor de US$ 300.000.000 o US$ 400.000.000 anuales. De esa manera, se podría culminar el período con un mapa vial nacional en un mejor estado que el que recibió este Gobierno.

Si analizamos las cifras de inversión, observamos que fueron US$ 197.000.000 en el año 2015, US$ 244.000.000 en 2016, y ahora el señor ministro nos dice que estima que este año serán US$ 447.000.000.

Estamos muy lejos de las cifras que se necesitarían para superar el rezago vial. También estamos lejos de las cifras anunciadas en el año 2015 en el Plan Nacional de Infraestructura y que el Gobierno se impuso como meta para la inversión vial en el país, es decir, US$ 2.360.000.000 o US$ 2.370.000.000 no recuerdo bien. Estarían faltando, aproximadamente, US$ 1.500.000.000 para invertir en dos años, cifra que no está ni cerca de lo que se ha venido invirtiendo, son montos muy importantes para los dos años que faltan.

Cuando analizamos el esquema de las PPP, dijimos que se comenzó con una meta de US$ 740.000.000, pero que en el período solo se invertirían US$ 120.000.000.

Los problemas del régimen de las PPP se conocían desde comienzos del período; no eran nuevos. Inclusive, en esta Comisión lo hemos hablado; recuerdo que, en algún momento, el señor ministro nos dijo que consideraba que los cambios al régimen del PPP eran una tarea para el próximo gobierno. Pero, por suerte, este año se dio a luz el decreto del Poder Ejecutivo, anunciando cambios a dicho régimen para intentar agilizar ese sistema de construcción.

Estas obras se planifican y se eligen los instrumentos. El Gobierno al comienzo del período eligió, básicamente, tres: las obras de la Dirección Nacional de Vialidad obras clásicas , las de la Corporación Vial del Uruguay y el régimen de PPP, además de algunas otras obras por régimen de concesión.

La pregunta que me planteo es si se confió en un mecanismo que no funcionó. ¿Al comenzar el período no se analizaron los problemas que había en el régimen de las PPP? ¿No se escucharon las voces que decían que ese régimen debía ser modificado?

Lo cierto es que se han perdido años y el tiempo no se recupera; es una lástima que los cambios llegaran avanzado el 2017, cuando se podían haber hecho a inicios del 2015, antes de hacer los llamados y anunciar el plan de las PPP, que era más ambicioso que el que hoy tenemos en curso.

Seguimos teniendo algunos problemas que hay que solucionar. Creemos que la gente pensó que en este período el país iba a llevar a adelante un verdadero shock de obras viales, pero se nos está terminando el período y eso no lo vemos. Reconocemos que en este año hay más inversión con respecto al año pasado; así lo indican los números y lo celebramos, pero entendemos que las cifran distan bastante de ser las adecuadas para lo que el Uruguay necesita.

Consideramos que faltan técnicos en la Dirección Nacional de Vialidad; es un problema que tiene el Ministerio. No sabemos si el presupuesto de esa Dirección es el adecuado de acuerdo con las necesidades del país, y en tal sentido nos gustaría saber cuál es la opinión del señor ministro.

Hace algunos minutos, el ministro nos dijo que se ha utilizado con éxito el mecanismo de la Corporación Vial del Uruguay, que es un mecanismo heredado del entonces presidente Jorge Batlle ; recordamos la megaconcesión de los años 2001 y 2002.

Reitero que este Gobierno ha utilizado ese mecanismo que es el que mejor ha funcionado y que en algunos casos lo ha potenciado con la ampliación de contratos existentes.

Lo que nos preocupa para el próximo período son las obras viales para UPM. Nos gustaría que el señor ministro nos confirmara la cifra de US$ 390.000.000 destinada a las rutas para UPM.

También nos preocupan algunas otras situaciones concretas.

Hemos realizado un pedido de informes al Ministerio sobre el tramo Rosario Cardona de la Ruta N° 2, que afecta el transporte de pasajeros y de carga, a los vecinos y al turismo. Estamos al inicio de una nueva temporada turística y alcanza con escuchar los comentarios de los comerciantes de Cardona respecto a cómo bajan de sus autos los turistas nerviosos y preocupados luego de atravesar un tramo de ruta que, desde hace tiempo, se sabe que no está en buen estado. No se ha podido avanzar en las obras en ese lugar.

Nos preocupan las condiciones de seguridad en las rutas se ha mencionado en la Comisión y el control de los avances de obras, porque vemos que algunas han sido asignadas, pero avanzan lentamente. No sabemos si la Dirección Nacional de Vialidad está realizando los controles ni si cuenta con la gente adecuada para controlar los avances de obra.

A su vez, queremos saber si el señor ministro posee los datos sobre los millones de toneladas por kilómetro transportadas en la red vial nacional durante los años 2016 y 2017. Esas cifras no figuran en la web del Ministerio.

También quisiéramos saber si los costos de construcción vial en dólares se ha incrementado en los últimos dos años, si la Dirección Nacional de Viabilidad tiene algún estudio sobre la evolución del ratio de la inversión anual por cada millón de tonelada kilómetro transportada, y si la inversión anual ejecutada fue suficiente para acompañar los incrementos de los costos de construcción vial, así como el incremento del tráfico de cargas.

Por último, nos interesa conocer si la afirmación respecto a que en el 2017 se hizo una inversión récord en las rutas nacionales surge de la comparación de los montos anuales invertidos o de la comparación entre los ratios de la inversión anual por millón de tonelada kilómetro transportada a precios de una misma fecha.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar). Con respecto al primer tema creo que acordamos que vendría la Administración Nacional de Puertos.

En cuanto a la caminería, en instancias de la rendición de cuentas el Ministerio presentó un plan de inversión y de obras.

Sugiero que el próximo año, cuando retomemos la actividad parlamentaria, algunos técnicos los que disponga el señor ministro, o él mismo nos informen sobre los objetivos trazados y los que se han cumplidos.

También sería bueno comparar la situación de las carreteras, porque junto al señor ministro y el señor diputado Lafluf vimos que hay un shock de inversión en obras públicas. Había lugares en los que desde hacía sesenta años no se hacía nada.

Creo que sería conveniente saber dónde estábamos, cuánto hemos avanzado, cuál ha sido el desarrollo y cuáles son las perspectivas para este período con relación a las obras que se adjudican a través del régimen PPP.

Como las preguntas del señor diputado son muy profundas, entiendo que nos merecemos una discusión sobre estos temas, porque mi visión es absolutamente distinta a la legítima interpretación que él hace.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS. Para trabajar en forma conjunta es necesario escuchar, y después cada uno, legítimamente, saca sus conclusiones sobre la base de esa escucha; uno tiene sus opiniones, oye lo que le dicen, saca las conclusiones y las expresa.

Para contestar la pregunta final debo desarrollar el programa del quinquenio. Creo que ya lo hemos explicado; inclusive, hicimos el esfuerzo de hacernos entender. Soy consciente de que en la primera y en la segunda instancia de rendición de cuentas tuvimos problemas de comunicación para hablar de los mismos temas. Procuraremos mejorar para la próxima instancia.

No vamos a discutir todo el programa, todos los días y en casa sesión de la Comisión a la que concurramos. Por cierto que vamos a asistir a la Comisión cuantas veces nos convoquen. Pero la cuenta de los US$ 2.300.000.000 la hemos realizado varias veces. Empecé a esbozarla, pero me niego a estar siempre insistiendo sobre el mismo tema y a escuchar o leer las publicaciones sobre opiniones que nada tienen que ver con lo que se desarrolla en el intercambio.

¿Que hay retrasos en la PPP? Nadie lo ha dicho; mencionamos los fundamentos por los cuales nos pusimos a marchar con las disposiciones tal como estaban, cuáles eran los objetivos y las necesidades que buscábamos, cuáles eran las debilidades que habíamos encontrado en ese camino, y cuál es el esfuerzo que había que hacer. ¡Lo hemos explicado caso por caso, detalle por detalle!

Es posible que no se logre concretar en obra todo lo previsto, que tenía un margen que oscilaba entre los US$ 560:000.000 y US$ 740:000.000, según las obras que se tomaran en cuenta. Al respecto, también explicamos que una cosa es la inversión inicial y otra, las inversiones a desarrollar durante los dieciocho, veinte o veintidós años de las PPP.

Entonces, según ese criterio, se harán las cuentas.

No sé de dónde salen los US$ 120.000.000 que por segunda o tercera vez se mencionan, pero trataré de leer la versión taquigráfica para ver si puedo sacar algunas conclusiones.

Advierto que esto un estilo.

Hicimos a nuevo la Ruta N° 39, desde la Ruta N° 9 a Aiguá, con la rotonda en el pueblo de San Carlos. Los vecinos nos sorprendieron con una fiesta en la que hasta se interpretó el Pericón Nacional e hicieron asado con cuero. Nosotros comprendimos la importancia que tenía esa ruta para los vecinos por la alegría y el agradecimiento que expresaron en dicha ocasión.

El legítimo comentario que mereció esa fiesta fue que nos iban a reclamar que hiciéramos la terminación de la Ruta N° 39 hasta la Ruta N° 8, y la Ruta N° 13. Es decir, los vecinos estaban muy contentos, pero el comentario que leímos en la prensa fue que teníamos que ir más allá. No sabían que estaba prevista esa obra, que ahora se está ejecutando y que prácticamente está culminada.

Algo parecido sucede con la Ruta N° 2, que estaba mal desde hacía unas cuantas decenas de años. ¿Cuándo fue la última que se hicieron obras en la Ruta N° 2? Ahora lo que se dice es: "¡Qué bien que se va hasta Mercedes!", "¡Qué bien que se llega a Fray Bentos!", "¡Cómo cambió el acceso a Mercedes!". La obra que se está terminando de Cardona a Fray Bentos se parece mucho a una mesa de billar.

Se dio respuestas a reclamos históricos, como el de los repechitos para cruzar la Ruta N° 2 en la zona de Mercedes, cerca del puente Seregni. Sin embargo, resulta que antes de terminar ese tramo dos empresas comenzaron el trabajo en la Ruta N° 2 de Cardona a Rosario, y junto a la culminación del otro tramo y el inicio de esa obras, comenzó un reclamo permanente que hoy se reitera debe constar en la versión taquigráfica de esta sesión respecto a lo mal que está la Ruta N° 2 entre Rosario y Cardona.

La empresa Serviam no había terminado el tramo Fray Bentos Cardona, cuando se comenzó a levantar la Ruta N° 2 hasta Rosario, para dejarla en las mismas condiciones. Y hay que tener en cuenta que hubo que quitar árboles inmensos y hacer otras labores. Sin embargo, nos dicen que la Ruta N° 2 está mal.

¡Claro que está mal la Ruta N° 2! ¡Pero se está trabajando en ese lugar! La recorrí el fin de semana, y se está trabajando para brindar las mejores condiciones de seguridad posibles para circular, mucho mejores que las que existían cuando la Ruta N° 2 era pozos y enormes árboles en los bordes.

Se ha hecho un gran esfuerzo y creo que se nota, pero siempre va a faltar algo. De todas formas, siempre estaremos trabajando para seguir mejorando.

SEÑOR PRESIDENTE. Agradecemos la presencia del señor ministro Rossi y del director Martín.

Debemos terminar la reunión porque hay sesión de la Cámara a la hora 15.

La información brindada nos ha servido de mucho.

Quedamos a las órdenes para seguir trabajando el año que viene como lo hicimos este.

Se levanta la reunión.